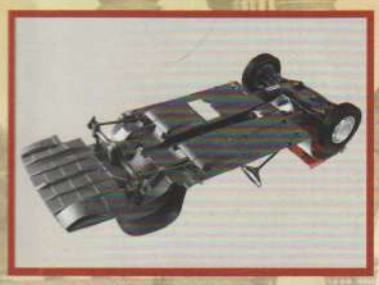
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 30

ТРАНСМИССИЯ АВТОМОБИЛЯ: СЦЕПЛЕНИЕ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00030

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 30, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 9600 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 10.01.2019.
Дата выхода в свет: 28.03.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 9 (вверху), 10 © Dreamstime;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов;
Стр. 7 (в середине), 8 (внизу) © ИТАР ТАСС;
Стр. 7 (внизу), 8 (вверху), © РИА Новости;
Стр. 9 (внизу), 11 (справа) © East News;
Стр. 11 (вверху) © allen watkin/Wikimedia Commons;
Стр. 11 (внизу) © Shane D. Mattaway/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Монтаж элементов задней подвески

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Трансмиссия автомобиля: сцепление

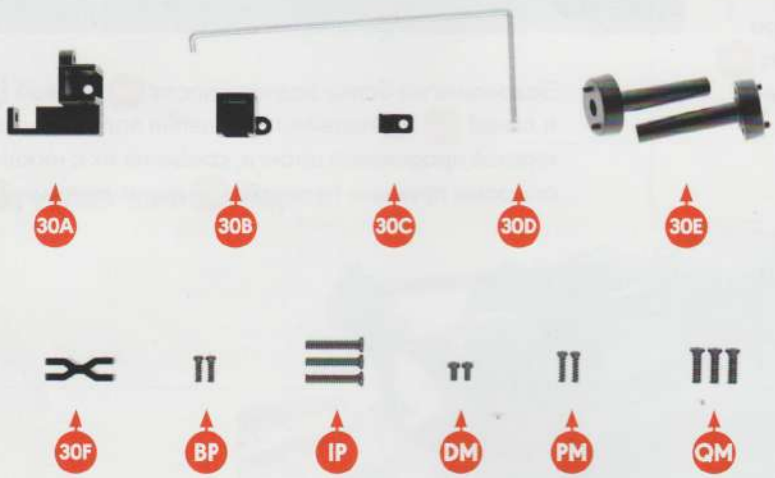
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Эксклюзивный стиль «Астон Мартин DB5»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Монтаж элементов задней подвески

Смонтируйте согласно приведенной инструкции полученные с этим номером детали задней подвески вашей модели ВАЗ-2101.

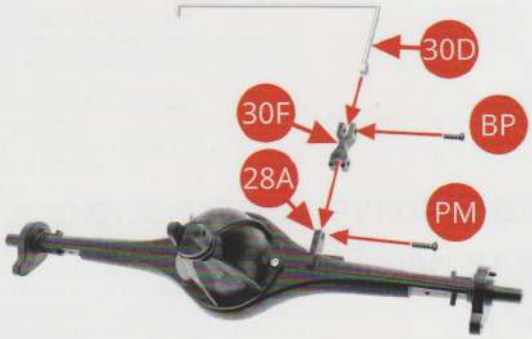


- 30A Левый кронштейн крепления задней головки нижней продольной штанги
- 30B Правый кронштейн крепления задней головки нижней продольной штанги
- 30C Опорная втулка рычага
- 30D Рычаг привода регулятора давления
- 30E Нижняя опора пружины подвески (2 шт.)
- 30F Стойка рычага привода регулятора давления
- BP Винт М1,7 × 5 мм (2 шт.)
- IP Винт М2.3 × 13 мм (3 шт.)
- DM Винт М1.7 × 3 мм (2 шт.)
- PM Винт М1,7 × 6 мм (2 шт.)
- QM Винт М2,3 × 7 мм (3 шт.)

Схемы сборки

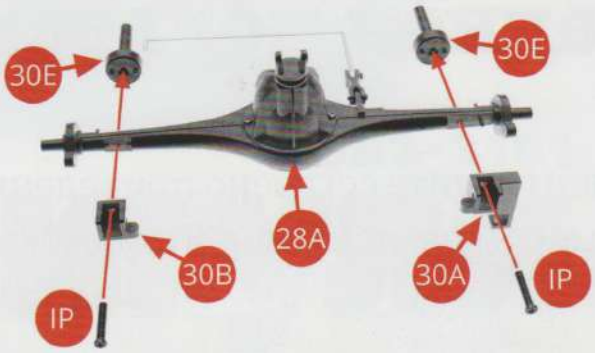
СБОРКА МОДЕЛИ

1



Присоедините стойку рычага привода регулятора давления 30F к кронштейну балки заднего моста 28A и закрепите ее винтом PM, вставив его в большее отверстие в вилке. Прикрепите рычаг привода регулятора давления 30D к стойке рычага привода регулятора давления 30F винтом BP.

2

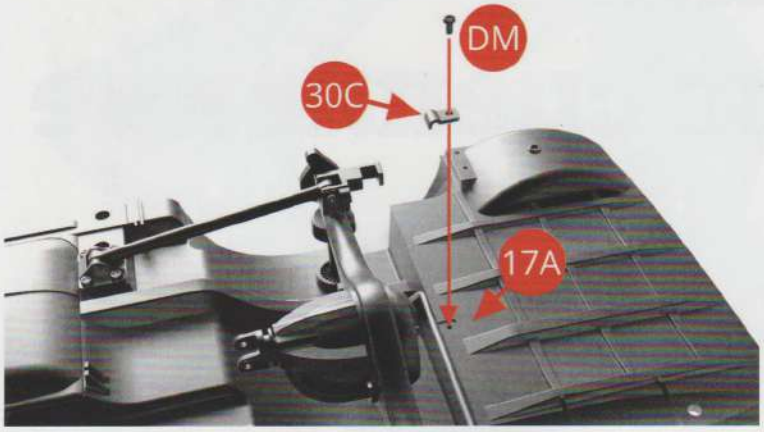


Закрепите на балке заднего моста 28A правый 30B и левый 30A кронштейны крепления задней головки нижней продольной штанги, соединив их с нижними опорами пружины подвески 30E двумя винтами IP.

3

Состыкуйте правый 30B и левый 30A кронштейны крепления задней головки нижней продольной штанги с нижними продольными штангами заднего моста 29A и закрепите их двумя винтами QM.

4



Установите опорную втулку рычага 30C на пол багажника 17A и закрепите винтом DM.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Трансмиссия автомобиля: сцепление

Трансмиссия осуществляет передачу крутящего момента на ведущие колеса автомобиля. Сцепление является важнейшей и сложной частью этого механизма, от надежности его работы зависят плавность хода автомобиля, его долговечность и безопасность движения.

Автомобиль ВАЗ-2101 и его модификации имеют классическую компоновку с передним расположением двигателя и задними ведущими колесами. Передача крутящего момента от двигателя на ведущие колеса автомобиля происходит через сцепление, коробку передач, карданную передачу, главную передачу, дифференциал и полуоси. Эти узлы и механизмы составляют трансмиссию (силовую передачу) автомобиля.

Сцепление

Механизм сцепления предназначен для постоянной и надежной (без пробуксовывания) передачи крутящего момента от двигателя к трансмиссии автомобиля и для временного отсоединения силовой передачи от двигателя при переключении передач, торможении автомобиля и для последующего плавного соединения двигателя с силовой передачей. Кроме того, механизм сцепления до некоторой степени предохраняет детали механизмов трансмиссии от износа и поломок при нагрузках. На автомобиле ВАЗ-2101 установлено сухое, постоянно замкнутое однодисковое сцепление с фрикционным гасителем крутильных колебаний (демпфером) и с диафрагменной

Популярную в СССР «единичку» ВАЗ-2101 часто можно встретить на выставках ретроавтомобилей.

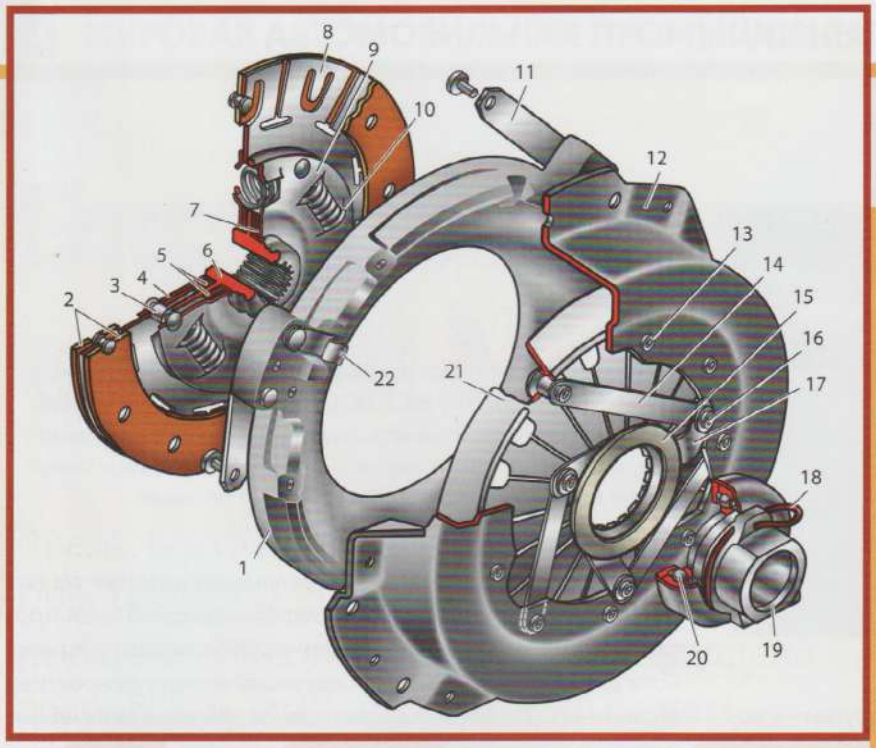


Схема сцепления ВАЗ-2101
1 – нажимной диск сцепления
2 – фрикционные накладки ведомого диска сцепления
3 – палец упорный
4 – передняя пружина демпфера
5 – фрикционное кольцо демпфера
6 – ступица ведомого диска сцепления
7 – кольцо опорное тарельчатой пружины
8 – ведомый диск сцепления
9 – задняя пластина демпфера
10 – пружина демпфера
11 – соединительная пластина нажимного диска с кожухом сцепления
12 – кожух сцепления
13 – заклепка крепления нажимной пружины и соединительной пластины упорного фланца
14 – соединительная пластина упорного фланца с кожухом сцепления
15 – фрикционное кольцо упорного фланца
16 – заклепка крепления соединительной пластины к упорному фланцу
17 – упорный фланец нажимной пружины
18 – соединительная пружина вилки и муфты выключения сцепления
19 – муфта выключения сцепления
20 – подшипник муфты выключения сцепления
21 – диафрагменная нажимная пружина сцепления
22 – фиксатор нажимной пружины сцепления

(тарельчатой) нажимной пружиной. Привод выключения сцепления гидравлический с пружинным сервомеханизмом, уменьшающим усилие, прилагаемое к ножной педали для выключения сцепления. Примененное сцепление обладает высокой надежностью и долговечностью, обеспечивает плавность переключения передач при изменении передаваемого момента, хорошо уравновешено и обладает минимальным моментом инерции. Нажимное усилие мало изменяется с повышением степени износа фрикционных накладок ведомого диска.

Различают три составные части сцепления: ведущую, ведомую и привод выключения сцепления.

Ведущая часть

Ведущая часть сцепления имеет постоянную связь с маховиком, то есть вращается как при включенном, так и при выключенном сцеплении. Эта часть сцепления выполнена как неразъемный узел, состоящий из кожуха сцепления, нажимного диска, нажимной центральной пружины и ряда других деталей. Этот узел крепится к маховику.

Чугунный нажимной диск соединен с кожухом тремя парами стальных упругих пластин, которые приклепаны

Заводская площадка перед корпусом вспомогательных цехов ВАЗа. Июнь 1970 года.

Проверка комплектации документов автомобилей ВАЗ-2101 «Жигули» перед отправкой в торговую сеть. 1971 год.

Работницы ВАЗа перед началом смены. 1971 год.

одним концом к приливам нажимного диска, а другим – к кожуху сцепления. Такое соединение обеспечивает передачу крутящего момента от кожуха сцепления на нажимной диск, а также осевое перемещение нажимного диска в кожухе при включении и выключении сцепления. Рабочая поверхность нажимного диска шлифуется.

Нажимная пружина отштампована из пружинной стали. На поверхности пружины имеются радиальные прорези, которые оканчиваются овальными отверстиями. Прорези образуют лепестки, работающие как рычаги выключения сцепления. К лепесткам нажимной пружины поджат за счет упругости соединительных пластин упорный фланец, к наружной поверхности которого приклеено фрикционное кольцо. На упорный фланец воздействует подшипник выключения сцепления. Ведущая часть сцепления отбалансирована.

Ведомая часть

Ведомая часть сцепления расположена на шлицах ведущего вала коробки передач. Она состоит из ведомого диска в сборе с фрикционными накладками и гасителя крутильных колебаний. Ведомая часть сцепления передает крутящий момент от маховика на ведущий вал за счет сил трения, которые возникают при включенном сцеплении между накладками ведомого диска и поверхностью маховика и нажимного диска. Ведомый диск сделан из стали и разделен радиальными прорезями на 12 секторов, которые изогнуты поочередно в разные стороны, что создает волнообразную форму его рабочей поверхности. К секторам ведомого диска независимо друг от друга приклепаны две фрикционные накладки. Такое крепление накладок сохраняет волнообразную поверхность ведомого диска, что необходимо для плавного включения сцепления, так как ведомый диск становится

Сцепление автомобиля ВАЗ-2103

Механизм сцепления автомобиля ВАЗ-2103 устроен аналогично механизму ВАЗ-2101, но отличается установкой другой нажимной диафрагменной пружины, ее кольца и, соответственно, кожуха сцепления, благодаря чему при включении сцепление работает плавнее.

плоским постепенно, по мере увеличения нажатия на его поверхность. При этом первоначально ведомый диск проскальзывает относительно поверхностей маховика и нажимного диска, и передаваемый крутящий момент возрастает постепенно. Это обеспечивает плавное трогание автомобиля с места и предохраняет детали трансмиссии от перегрузок.

Привод включения сцепления

Сцепление выключается упорным подшипником, муфта которого перемещается вилкой. Конец вилки прикреплен к муфте установленной на ней бронзовой проволочной пружиной. Перемещение вилки осуществляется через регулировочную упорную гайку толкателя, на который действует поршень при подаче в рабочий цилиндр жидкости из главного цилиндра гидравлического привода механизма выключения сцепления. Механизм сцепления находится в отлитом из алюминиевого сплава картере. Картер крепится четырьмя болтами к заднему торцу блока цилиндров двигателя и центрируется тремя штифтами, расположенными между болтами через 120°. К заднему торцу картера на шпильках крепится коробка передач. Между картером и блоком двигателя установлена стальная передняя крышка картера, защищающая механизм сцепления от попадания масла и проникания пыли.

ВАЗ-2101 в центре Баку. 1985 год.

Эксклюзивный стиль «Астон Мартин DB5»

Сказать, что автомобиль «Астон Мартин DB5» редкая машина, – значит ничего не сказать. Таких автомобилей выпущено всего 833 экземпляра. Именно на нем разъезжал по спецзаданиям агент 007 Джеймс Бонд!

Эмблема «Астон Мартин DB5» из фильмов о Джеймсе Бонде «Голдфингер» и «Шаровая молния».

Почему «Астон Мартин»?

Английскую компанию «Астон Мартин» основали в 1913 году Лайонел Мартин и Роберт Бэмфорд. Сначала она называлась «Бэмфорд & Мартин». В 1915 году Мартин создал первый автомобиль, названный «Астон Мартин» по имени создателя и по названию холма Астон-Клинтон, на котором Мартин в 1913 году выиграл гонки. Позже имя автомобиля стало именем фирмы.

В первые DB5 появился в фильме «Голдфингер», за рулем его сидел исполняющий главную роль Шон Коннери. Непосредственно в съемках участвовало два DB5, а еще два использовали в рекламе фильма.

Автомобиль Бонда

Профессор Кью оснастил «Астон Мартин DB5» (Aston Martin DB5) выдвигающимися из подфарников пулеметами Браунинга, гранатометами, лезвиями в ступицах колес. Преследователям мешала дымовая завеса из выхлопной трубы, а также выплескивающееся на дорогу масло. Имелся монитор слежения с радиусом 150 миль и радиотелефон.

Шон Коннери у автомобиля «Астон Мартин DB5».

Для смены номера достаточно было нажать кнопку в салоне. Бонда оберегали стальная спинка сиденья и бронированные стекла, при необходимости агент мог катапультироваться. За руль DB5 исполняющий роль Бонда Шон Коннери вновь сел в «Шаровой молнии» (1965 г.). Теперь машина могла еще и летать! В фильмах автомобиль всегда появлялся с одним из двух регистрационных знаков: BMT216A или BMT214A. Через двадцать лет, в 1995 году, в фильме «Золотой глаз» Джеймс Бонд (на этот раз Пирс Броснан) вновь сидит за рулем своего любимого DB5. Затем DB5 появляется в картине «Завтра не умрет никогда» в 1997 году. Менялись актеры, но Джеймс Бонд не изменял своему любимому автомобилю – в 2006 году в фильме «Казино "Рояль"» Дэниел Крейг выиграл DB5 в карты. «Астон Мартин DB5» снова появился в фильме об агенте 007 «Координаты Скайфолл», вышедшем в 2012 году. Словом, где Бонд – там и «Астон Мартин DB5». Каков же этот автомобиль?

Автомобиль агента 007 на выставке, посвященной столетию фирмы «Астон Мартин». 2013 год.

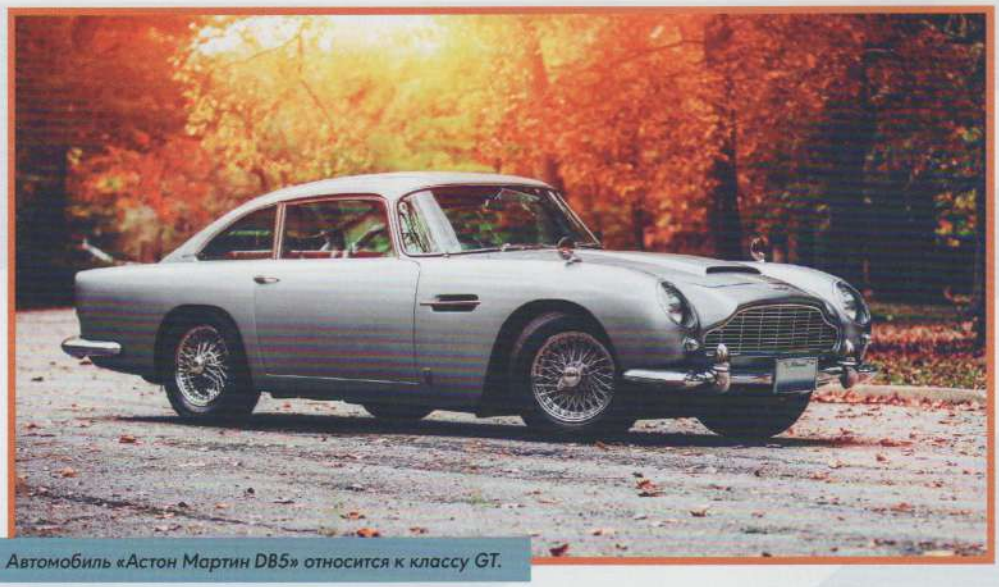
Икона стиля

Автомобиль «Астон Мартин DB5» относится к классу GT (Gran Turismo). Этот класс объединяет высокоскоростные автомобили, как правило, двух- или четырехместные купе, предназначенные для передвижения по дорогам общего пользования.

Что касается высокой скорости – это визитная карточка DB5. Под его капотом скрывается 6-цилиндровый рядный карбюраторный (с тремя диффузорными карбюраторами фирмы Skinners Union) четырехлитровый мотор Tadek Marek мощностью 283 л. с. (по другим данным – 286 л. с.). Этот мотор разгонял полуторатонное четырехместное купе до скорости 235 км/ч. Скорость 100 км/ч «Астон Мартин DB5» набирал всего за 8 секунд!

Машина оснащалась пятиступенчатой механической коробкой передач фирмы ZF (опционально была доступна автоматическая трехдиапазонная коробка передач Borg-Warner), двумя топливными баками, радиатором масляного типа, выполненным по технологии Superlegerra из магниевого сплава, дисковыми тормозами Girling и т. д.

При создании автомобиля всем этим техническим новшествам особое внимание уделял глава компании «Астон Мартин» Дэвид Браун (отсюда и DB в обозначении автомобилей). Разработкой дизайна занималась итальянская фирма Carrozzeria Touring Superleggera, и надо сказать, что преуспела в этом. Несмотря на внешнее сходство с предыдущей моделью «Астон Мартин DB4», новый автомобиль DB5 приобрел свои яркие индивидуальные черты, а в сумме конструкторы изменили свыше 200 деталей. Лаконичные стремительные округлые формы, элегантно подчеркнутые хромированной отделкой деталей, и огромная, чем-то похожая на распахнутую акулью пасть решетка радиатора – вот из чего складывался запоминающийся облик этого автомобиля. Дополняли стремительный «акулий» экстерьер DB5 декоративные



Автомобиль «Астон Мартин DB5» относится к классу GT.

«Астон Мартин DB5» на шоу классических автомобилей в поместье Кейпсторн-Холл, Англия. Май 2009 года.

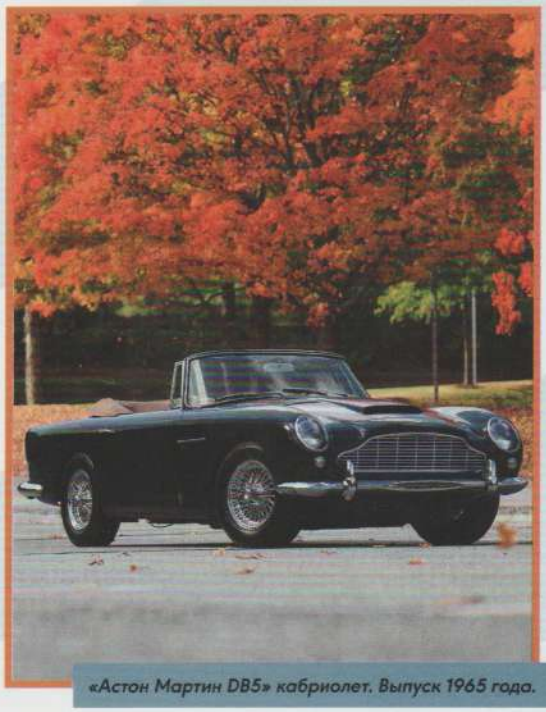
Уникальный универсал

Самый уникальный автомобиль «Вантаж DB5» был создан для самого владельца компании Дэвида Брауна. Это четырехместный универсал «Астон Мартин DB5» с кузовом шутинг-брейк. Еще 11 машин переделали в версию шутинг-брейк в ателье Harold Radford & Co Limited из обычных «Астон Мартин DB5».

вставки-«жабры» на больших передних крыльях. Органично вписывались в облик машины и большие 15-дюймовые колеса на спицованных дисках. Не уступал экстерьеру и интерьер – в стандартную комплектацию входили кожаный салон, шерстяные ковры и электрические стеклоподъемники. Эргономичные передние кресла имели регулирующийся откидной механизм. Но четырехместной машина считалась чисто формально – при отрегулированных под средний человеческий рост передних сиденьях сидеть на задних было попросту невозможно. Правда, ими практически и не пользовались, разве что забрасывали туда вещи. «Астон Мартин DB5», по своей сути, автомобиль для одного водителя и, может быть, еще для его спутницы.

Прекрасно вписывался в интерьер большой трехспицевый руль с деревянным ободом. На панели приборов помимо спидометра и тахометра находились указатели уровня топлива и охлаждающей жидкости, давления масла и т. д. Любопытная деталь – ручка для переднего пассажира, за которую нужно было держаться при активной езде. Ни ремней безопасности, ни подголовников тогда еще не было. В качестве опции можно было заказать кондиционер.

Помимо купе, «Астон Мартин DB5» выпускался с кузовом кабриолет (выпущено 123 автомобиля). В декабре 1964 года «Астон Мартин» порадовал ценителей хороших авто модификацией «Астон Мартин DB5 Вантаж». За счет применения иных распределительных валов и трех двухкамерных карбюраторов Webber 45DCOE мощность двигателя довели до фантастических 325 л. с., а разгон до 100 км/ч занимал всего 6,5 с. Но, видимо, цена оказалась слишком высокой, и продали всего 12 автомобилей «Вантаж» с кузовом кабриолет.



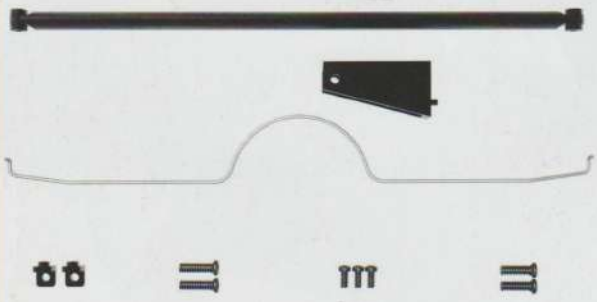
«Астон Мартин DB5» кабриолет. Выпуск 1965 года.

«Астон Мартин DB5 Вантаж» кабриолет. Выпуск 1965 года.

В НОМЕРЕ 31

- УСТАНОВКА ПОПЕРЕЧНОЙ ШТАНГИ ЗАДНЕЙ ОСИ
- «ОТЕЦ» ПЕРВОГО РУССКОГО АВТОМОБИЛЯ Е. А. ЯКОВЛЕВ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПОПЕРЕЧНАЯ ШТАНГА ЗАДНЕЙ ОСИ
- КРОНШТЕЙН КРЕПЛЕНИЯ ПОПЕРЕЧНОЙ ШТАНГИ К ОСНОВАНИЮ КУЗОВА
- ТОРМОЗНАЯ МАГИСТРАЛЬ ЗАДНИХ КОЛЕС
- ПРОКЛАДКИ ТОРМОЗНОЙ МАГИСТРАЛИ ЗАДНИХ КОЛЕС
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!